Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3413**

16. Wahlperiode 14. 11. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Ernst Burgbacher, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/3166 –

Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 Luftsicherheitsgesetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) hat die Luftsicherheitsbehörde „zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs“ eine Überprüfung der Zuverlässigkeit der in der Norm genannten Personenkreise vorzunehmen. Dies geschieht gemäß § 7 Abs. 2 LuftSiG nicht von Amts wegen, sondern muss von den Betroffenen beantragt werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Durchführung der Zuverlässigkeitsüberprüfungen gemäß § 7 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) obliegt den Ländern in Bundesauftragsverwaltung. Die erbetenen statistischen Angaben werden von den Ländern nicht vorgehalten.

Die Länder haben zu der im engen Zeitrahmen durchgeführten Abfrage Stellungnahmen übermittelt und darauf hingewiesen, dass die übermittelten Angaben teilweise unvollständig sind oder ggf. auf sorgfältigen Schätzungen basieren. Die nachfolgenden Angaben geben diesen Erhebungsstand wieder.

1. Wie viele Zuverlässigkeitsüberprüfungen gemäß § 7 LuftSiG wurden bislang im Geltungsbereich dieses Gesetzes durchgeführt?

Nach Mitteilung der Länder wurden seit dem Inkrafttreten des Luftsicherheitsgesetzes am 15. Januar 2005 ca. 513 400 Zuverlässigkeitsüberprüfungen durchgeführt. Die Angabe bezieht sich auf die von den Ländern durchgeführten Erst- und Wiederholungsüberprüfungen des nach § 7 LuftSiG betroffenen Personenkreises.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums des Innern vom 10. November 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Welche Kosten haben diese Überprüfungen bundesweit verursacht?

Über den Vollzugsaufwand zur Durchführung der Zuverlässigkeitsüberprüfungen sind keine belastbaren Angaben möglich, da die Länder diesen Aufwand nicht gesondert erheben. Die Gebühren für die Betroffenen gemäß Ziff. VII Nr. 40 der Anlage zu § 2 Abs. 1 der Kostenverordnung der Luftverwaltung bewegen sich in der Praxis im Rahmen von ca. 15,00 Euro bis ca. 40,00 Euro.

3. Wie viele Sportpiloten sind von der Regelung des § 7 LuftSiG betroffen?

Der Begriff „Sportpilot“ kann luftverkehrsrechtlich nicht eingeordnet werden. Von der Ausdehnung der Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 LuftSiG sind erlaubnispflichtige Luftfahrer von Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen und Motorseglern und entsprechende Flugschüler gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), d. h. sog. Privatpiloten sowie außerhalb von Luftfahrtunternehmen tätige Berufspiloten erfasst. Eine Differenzierung dieser Personen wird nicht vorgenommen. Aus diesem Personenkreis sind nach den vorliegenden Ländermeldungen ca. 47 200 Personen von der Zuverlässigkeitsüberprüfung betroffen.

4. Wie ist der aktuelle Stand hinsichtlich der vom Bundesministerium des Innern angekündigten Luftsicherheits-Kostenverordnung?

Auf der Grundlage des § 17 Abs. 2 LuftSiG erlässt das Bundesministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und mit Zustimmung des Bundesrates eine Rechtsverordnung über die Kosten (Gebühren und Auslagen) zur Durchführung des Luftsicherheitsgesetzes oder der EG-Luftsicherheitsverordnung.

Der Entwurf einer Luftsicherheitsgebührenverordnung befindet sich gemäß § 47 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) gegenwärtig in der Abstimmung mit den Ländern und maßgeblichen Verbänden.

5. Welcher Kostenrahmen ist in der Luftsicherheits-Kostenverordnung vorgesehen?

Der Kostenrahmen befindet sich in der Abstimmung.

6. Bei wie vielen Zuverlässigkeitsüberprüfungen wurde letztlich die Unzuverlässigkeit des Antragstellers festgestellt?

Nach den vorliegenden Mitteilungen der Länder wurde seit dem Inkrafttreten des Luftsicherheitsgesetzes in ca. 1 520 Fällen die Zuverlässigkeit der nach § 7 LuftSiG betroffenen Personen verneint.

7. In wie vielen Fällen wurde auch nach entsprechender Aufforderung durch die zuständige Luftsicherheitsbehörde eine Antragstellung im Sinne des § 7 Abs. 2 LuftSiG durch die Betroffenen verweigert?

Nach Mitteilung der Länder wurde für die nach § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 LuftSiG betroffenen Personen in ca. 1 230 Fällen die Antragstellung verweigert.

8. In wie vielen Fällen kam es wegen dieser Verweigerung zur (vorläufigen) Entziehung der Fluglizenz?

Nach Mitteilung der Länder und des Luftfahrt-Bundesamtes kam es bisher in 46 Fällen zur (vorläufigen) Entziehung einer Lizenz.

9. Ist die (vorläufige) Entziehung der Fluglizenz aus Sicht der Bundesregierung bei Luftfahrern das mildeste Mittel, den Betroffenen zur Antragstellung nach § 7 Abs. 2 LuftSiG zu bewegen?

Eine Fluglizenz wird nicht widerrufen, um den Betroffenen zu bewegen, einen Antrag auf Zuverlässigkeitsüberprüfung zu stellen. Der Betroffene ist zu solcher Antragstellung nicht verpflichtet. Der vorläufige Lizenzentzug (gemeint ist hier die so genannte Anordnung des Ruhens der Lizenz) stellt gegenüber dem Lizenzentzug ein mögliches milderes Mittel dar. Im Falle der Feststellung der Zuverlässigkeit besteht die Möglichkeit, dem Luftfahrer ohne weitere Voraussetzungen den in amtliche Verwahrung genommenen Schein zurückzugeben.

10. Stellt aus Sicht der Bundesregierung die Weigerung eines Betroffenen, einen Antrag nach § 7 Abs. 2 LuftSiG zu stellen, einen Beleg für dessen Unzuverlässigkeit dar?

Wegen des gerade beim Luftverkehr hohen Gefährdungspotenzials und der Hochrangigkeit der zu schützenden Rechtsgüter ist die Zuverlässigkeit nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bereits dann zu verneinen, wenn hieran auch nur geringe Zweifel bestehen. Dem entspricht auch § 7 Abs. 6 LuftSiG, wonach ohne eine abgeschlossene Zuverlässigkeitsüberprüfung, bei der keine Zweifel an der Zuverlässigkeit des Betroffenen verbleiben, der betreffende Zugang nicht gewährt und die sicherheitsrelevante Tätigkeit nicht aufgenommen werden darf. Die aus gesetzessystematischen Gründen in § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 LuftVG aufgenommene Regelung zu Zuverlässigkeitsanforderungen an Luftfahrer verweist auf § 7 LuftSiG und übernimmt den dort zugrunde gelegten Sicherheitsmaßstab. Verweigert ein Luftfahrer die Überprüfung seiner Zuverlässigkeit, so begründet dies Zweifel an der Zuverlässigkeit, da für die Bejahung der Zuverlässigkeit eine Überprüfung nach § 7 LuftSiG zwingend vorgeschrieben ist. Die Weigerung, an der Zuverlässigkeitsüberprüfung mitzuwirken, hat danach zur Folge, dass gemäß § 4 Luftverkehrsgesetz die Lizenz nicht erteilt werden darf, beziehungsweise zu widerrufen oder ihr Ruhen anzuordnen ist.

11. Wie lang dauerte vor Inkrafttreten der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung durchschnittlich ein Überprüfungsverfahren nach § 7 LuftSiG?

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung des nach § 29d LuftVG (alte Fassung) betroffenen Personenkreises soll innerhalb einer Frist von vier Wochen erfolgen.

Nach Mitteilung der Länder erfolgen die Zuverlässigkeitsüberprüfungen innerhalb dieses vorgegebenen Zeitrahmes, sofern zu dem Antragsteller keine für die Zuverlässigkeit bedeutsamen Erkenntnisse der beteiligten Behörden und Stellen vorliegen.

12. Warum wird für die Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 Abs. 2 LuftSiG eine vorherige Antragstellung des Betroffenen gefordert?

Für den mit der Zuverlässigkeitsüberprüfung verfolgten Sicherheitszweck reicht es aus, die Überprüfung als Obliegenheit des Betroffenen auszugestalten, ohne die ihm die sicherheitsrelevanten Zugangs- oder Betätigungsmöglichkeiten nicht eingeräumt werden. Die Wahl, ob er den Zugang erhalten bzw. der Tätigkeit nachgehen will (und er die dazu erforderliche Zuverlässigkeitsüberprüfung beantragt), kann dem Betroffenen überlassen bleiben. Es ist daher nicht erforderlich, die Zuverlässigkeit eines Betroffenen ohne seinen Antrag zu überprüfen.

13. Sind der Bundesregierung Verwaltungsgerichtsentscheidungen bekannt, in denen die unter Androhung von Zwangsmitteln erfolgte Aufforderung der jeweiligen Luftsicherheitsbehörde, einen Antrag auf Überprüfung der Zuverlässigkeit gemäß § 7 Abs. 2 LuftSiG zu stellen, als rechtswidrig bezeichnet wurde?

Nach Mitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat das Verwaltungsgericht München mit Urteil vom 28. September 2006 die Androhung von Zwangsgeld für rechtswidrig erklärt.

14. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen Entscheidungen?

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat die mit der Durchführung der Zuverlässigkeitsüberprüfung beauftragten Luftsicherheitsbehörden bereits mit Schreiben vom 12. Juni 2006 angewiesen, bei der unterbliebenen oder verweigerten Antragstellung von der Androhung bzw. Anwendung von Maßnahmen des Verwaltungszwangs abzusehen und unmittelbar mit lizenzrechtlichen Maßnahmen zu reagieren. Für das Bundesministerium des Innern besteht hiernach kein Handlungsbedarf.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333